

D

Dipartimento

S

Scienze

E

Economiche

Note di Lavoro

Università
Ca' Foscari
Venezia

Dipartimento
di Scienze
Economiche

Paola Lanaro

Venezia nell'Ottocento:
lo sviluppo del settore moda
attraverso le guide
commerciali



Venezia nell'Ottocento: lo sviluppo del settore moda attraverso le guide commerciali

Paola Lanaro
Università di Venezia

Abstract

Il presente contributo mostra l'interrelazione fra le dinamiche economiche e le dinamiche urbane in relazione ai primi sviluppi del settore "moda", attraverso la lente privilegiata delle guide commerciali. Una versione definitiva, comprensiva di tabelle e grafici, è stata pubblicata negli "Annali di Storia dell'impresa", 19, 2008.

Parole Chiave

Storia economica, Moda, Turismo, Venezia, Industrializzazione

Codici JEL

B250, N010

:

Paola Lanaro
Dipartimento di Scienze Economiche
Università Ca' Foscari di Venezia
Cannaregio 873, Fondamenta S.Giobbe
30121 Venezia - Italia
Telefono: (+39)041 2349154
Fax: (+39)041 2349176
e-mail: lanaro@unive.it

Le Note di Lavoro sono pubblicate a cura del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Venezia. I lavori riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità del Dipartimento. Le Note di Lavoro vogliono promuovere la circolazione di studi ancora preliminari e incompleti, per suscitare commenti critici e suggerimenti. Si richiede di tener conto della natura provvisoria dei lavori per eventuali citazioni o per ogni altro uso.

Le Note di Lavoro
del Dipartimento di Scienze Economiche
sono scaricabili all'indirizzo:
www.dse.unive.it/publicazioni/
Per contatti: wp.dse@unive.it

Dipartimento di Scienze Economiche
Università Ca' Foscari di Venezia
Cannaregio 873, Fondamenta San Giobbe
30121 Venezia Italia
Fax: ++39 041 2349210

Venezia nell'Ottocento: lo sviluppo del settore moda attraverso le guide commerciali

“Imparate qualch'arte onde la vita
Tragga il pan cotidiano e poi cantate
Quanto vi par la bella Margherita”¹

L'economia della città nel corso dell'ottocento: povertà e dinamiche industriali

L'economia di Venezia lungo il secolo XIX viene descritta in toni foschi e drammatici: i vari studiosi che si sono occupati in particolare delle classi popolari, da Renzo Derosas a Luca Pes e Maurizio Reberschak², disegnano un quadro di estrema miseria, con aree fortemente caratterizzate da miseria e insalubrità, da alti tassi di analfabetismo, da drammatiche cadute di popolazione almeno fino ai primi decenni dell'ottocento. Il processo di spopolamento della città, a seguito della caduta dello stato veneto, porta la popolazione nel breve giro degli anni dalla caduta al 1838 da 150.000 abitanti a 93.545, il livello più basso nella storia plurisecolare di Venezia, venendo in questo senso la città a costituire per la drammaticità della crisi e la lenta ripresa una eccezione nel quadro generale di calo demografico registrato da molte città italiane e europee. La dissoluzione del complesso apparato amministrativo, il ridimensionamento di un sistema di vita legato al mondo aristocratico³, che ha effetti depressivi su molte forme di conspicuous consumption, dalle manifatture ai servizi, l'emigrazione consistente verso la terraferma non solo di frange marginali, ma di quel ceto medio-basso costituito da piccoli possidenti e negozianti, prevalentemente

¹ *Guida commerciale di Venezia per l'anno 1846*. Anno primo, Venezia tip. Francesco Andreoli, 1846, copertina.

² R. Derosas, *La demografia dei poveri. Pescatori, facchini e industrianti nella Venezia di metà Ottocento*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Roma 2002, pp. 711-770; L. Pes, *Le classi popolari*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, cit., pp. 771-801; L. Pes, *L'economia delle classi popolari a Venezia (1866-1881)*, in D. Resini (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del lavoro 1892-1992*, Venezia 1992, pp. 236-246; M. Reberschak, *L'industrializzazione di Venezia (1866-1918)*, in St. Gasparri et al. (a cura di), *Venezia. Itinerari per la storia della città*, Bologna 1977, pp. 369-404.

³ St. Woolf, *Introduzione*, in *Storia di Venezia. L'ottocento e il novecento*, cit., p. 9-12.

persone in età lavorativa, non solo causarono la diminuzione della popolazione favorendo uno squilibrio strutturale caratterizzato da una alta presenza di persone anziane o che vivevano precariamente con redditi saltuari, ma ebbero effetti drammatici sull'intera economia e sullo stesso tessuto urbano, causandone un progressivo degrado dovuto alle abitazioni rimaste vuote e ai negozi chiusi⁴.

Del resto, come scrive Renzo Derosas⁵, la ripresa demografica e socio-economica che si registrò nel trentennio seguente rimase debole, sottolineata da cadute e tragiche interruzioni quali il colera del 1849 e la crisi agraria del 1854, i cui effetti sui prezzi del grano si manifestarono fino al 1859. Benché Venezia sia descritta durante il periodo della Restaurazione come "città lugubre e malinconica", in realtà a partire dalla metà del secolo la popolazione stabile prese a recuperare i vuoti giungendo nel 1869 a un totale di 133.037 anime: pur sulla base di dati incerti la crescita sembra essersi dispiegata al ritmo del 9 per mille annuo.

Comunque una ripresa significativa si registra solo negli ultimi due decenni del secolo quando investita da un processo di intenso ricambio della popolazione la città passò dai 129.851 abitanti del 1881 ai 146.682 di fine secolo, tornando quindi a toccare i livelli precedenti la dissoluzione dello stato veneto. Sembra che la ripresa sia stata però il frutto di un intenso processo migratorio più che di un visibile miglioramento nel saldo tra nascite e decessi che rimase sempre negativo fino alla fine del secolo. Nel panorama italiano la città dunque fu caratterizzata da ritmi di sviluppo contenuti: se dal 1871 al 1901 la crescita a Venezia è inferiore al 16%, le città maggiori della penisola avevano conosciuto ritmi accelerati. Roma e Milano erano aumentate quasi del 90%, Catania del 77%, Torino del 57%. Dal punto di vista economico la relazione presentata nel 1892 al Municipio dalla Commissione esecutiva della Camera del lavoro testimoniava un quadro di drammatico disagio: disoccupati e affamati che minacciavano l'ordine pubblico, operai spesso con lavoro saltuario, pagati a cottimo, costretti sovente a chiedere l'elemosina, lavoranti e garzoni in balia dei datori di lavoro, miseria, insicurezza, debolezza ovunque: per attutire le tensioni sociali nasceva per l'appunto in quegli anni la Camera del lavoro.

In realtà si è supposto che anche negli anni Sessanta-Ottanta del secolo l'economia delle classi popolari non fosse molto diversa, a causa appunto delle deficienze strutturali⁶. In questo senso il censimento del 1869 registra una popolazione di 125.774 anime (60.019 maschi e 65.755 donne classificati all'interno di ben 272 "professioni" o "condizioni"), di cui le persone che vivono delle braccia altrui sono 49733, i poveri definiti come tali assommano a 407. Nel complesso metà della popolazione dei sei sestieri della città non lavorava⁷. L'altra metà risultava occupata nei servizi e nella

⁴ La parrocchia dell'Angelo Raffele era la più misera della città, nel 1867 gli iscritti al registro dei poveri erano ben oltre 3.500, seguivano quella di S. Giovanni in Bragora e la Giudecca: Derosas, *La demografia dei poveri*, cit., p.728-734.

⁵ R. Derosas, *La demografia dei poveri. Pescatori, facchini e industrianti nella Venezia di metà Ottocento*, cit., pp. 722-725.

⁶ Le categorie sono state definite ad hoc dall'Ufficio statistico del Comune, non sulla base di un modello nazionale..

⁷ Comune di Venezia, *Rilievo degli abitanti di Venezia 1869*, Venezia, Antonelli, 1871,

fabbricazione o trasformazione delle materie prime (circa 33.348 nel primo settore, 21.218 nel secondo). I dati del censimento sono stati studiati in varie direzioni e accorpati per gruppi più o meno omogenei. In questo senso si è potuto calcolare che nei servizi 6860 erano doganieri, soldati e poliziotti, 6297 domestici, 5980 venditori osti negozianti e commessi, 5035 barcaioli, facchini e trasportatori, 4141 impiegati, professionisti e agenti commerciali. Nel settore manifatturiero fra padroni, maestri, lavoranti e garzoni risultavano 6827 sarti, cucitrici, cappellai e calzolai, 6262 muratori, scalpellini fabbri e falegnami, 4120 addetti alla lavorazione delle perle di vetro, 2521 conciatori, tessitori, canapini e tabacchini⁸. Inoltre degli abitanti attivi 20.980 erano rappresentate da donne: 5459 domestiche, 2256 cucitrici, 2095 infilzaperle di vetro (le impiraresse), 2046 sarte, 1232 tabacchine⁹.

Va sottolineato ai fini della nostra ricerca che nessun riferimento nel Censimento veniva dato circa quanti traevano redditi dall'afflusso dei forestieri nei mesi estivi, o per il carnevale o per altre feste e cerimonie. È stato stimato che nel 1843 arrivassero in città ben 112.644 persone.

Inoltre nel censimento venivano riportate 270 professioni, indicativo sì di un mondo del lavoro ricco e con competenze varie e riconosciute, tuttavia ancora strettamente ancorato alla realtà di antico regime, diciamo settecentesca. Molti degli artigiani censiti avevano la propria bottega e la propria ditta, così in particolare i falegnami e i fabbri, ma soprattutto i calzolai. Erano però già in vita alcune grandi fabbriche come l'Arsenale e la Manifattura Tabacchi, i due grandi opifici statali. Accanto, soprattutto nel settore del vetro, si collocavano alcuni opifici i quali però commissionavano il lavoro a domicilio. Così, ad esempio, lavoravano a domicilio le ricamatrici, le cucitrici, le berrettaie, le infilzaperle che al soldo di maestre che detenevano il monopolio dei contratti coi fabbricatori si logoravano gli occhi per miseri salari: in questo senso è stato osservato come la rilevazione affidate ai prefetti nei decenni immediatamente dopo l'unità riflettessero solo in parte la consistenza delle imprese produttive, come d'altra parte la loro classificazione, data la caratteristica prevalente del lavoro a domicilio. Questo era anche funzionale al fatto che la domanda di molti prodotti era soggetta a fluttuazioni stagionali, in particolare per l'afflusso estivo dei forestieri. E la stessa cosa si poteva dire per i molti servizi che dipendevano dall'afflusso dei forestieri, come i venti alberghi, i dieci stabilimenti da bagno, i numerosi affittacamere.

Questa situazione serpeggiante di miseria, di disoccupazione o temporaneità nel lavoro sembra avere subito un cambiamento quando a metà degli anni ottanta lo sviluppo economico della città si intrecciò con lo sviluppo industriale italiano e questo grazie sia all'opera innovatrice di uomini come Alessandro Rossi e Vincenzo Breda sia grazie all'incremento delle funzioni e dei traffici portuali connesso alla costruzione della "stazione marittima" collocata all'estremità occidentale della città nel canale della Giudecca che riassegnava al porto la funzione di concorrenza diretta col porto austriaco di Trieste.

⁸ Pes, *Le classi popolari*, cit., p. 779.

⁹ Pes, *L'economia delle classi popolari*, cit., p. 235.

Le rilevazioni statistiche del tempo, grazie alla maggiore raffinatezza degli strumenti di indagine, hanno permesso a Maurizio Reberschak di elaborare un quadro più preciso della qualifica “industriale” delle imprese¹⁰. In tale senso si è evidenziata la continuità dell’imprenditoria locale nei settori collegati ad attività tradizionali, quali quella del vetro e delle conterie e dei merletti e la tenuta delle imprese “governative” quali l’Arsenale e la manifattura tabacchi, alle quali si andarono affiancando la Società elettrica di Murano e la Società delle strade ferrate meridionali. Nell’antico settore del vetro e delle conterie tra Venezia e Murano erano operanti 18 ditte che impiegavano 1496 persone ma altre 2.000 lavoravano a domicilio per l’infilatura delle perle, nel settore dei merletti, a Venezia, Burano e Pellestrina è stato stimato l’impiego di ben 2.800 donne.

Negli stessi anni in cui prendeva corpo il volto “industriale” della città si dava avvio ad una consistente serie di interventi sul piano urbanistico e questo con un duplice obiettivo: risanare le situazioni di maggiore degrado, soprattutto abitative e di ridefinire tramite allargamenti e rettifiche e talora con la realizzazione di nuovi tracciati le più importanti direttrici viari in relazione ai nuovi poli di attrazione costituiti dalla Stazione marittima e dalla ferrovia. In particolare l’innesto della ferrovia ebbe come conseguenza lo scompaginamento del tessuto urbano pre-ottocentesco che si era conservato pressoché intatto mantenendo immutata l’accessibilità (via acqua) da e verso la terraferma distribuita diffusamente lungo i suoi bordi e dà vita ad un percorso anulare privilegiato ferrovia- Rialto- Accademia-ferrovia anche grazie la realizzazione di due nuovi ponti sul Canal Grande il ponte degli Scalzi (1857-58) e quello dell’Accademia (1852-4)¹¹. In una visione funzionalistica che vuole razionalmente ordinare la città vengono così aperte Strada Nova (1867-72), calle larga XXII Marzo (1870-75) e bacino Orseolo (1869-70), il nuovo porto a Santa Marta (1883) gli edifici industriali alla Giudecca e in prossimità della stazione ferroviaria.

La città turistica

In sintesi questo è ciò che gli studi hanno evidenziato: un’economia in difficoltà durante il periodo austriaco e i primi decenni italiani, che produceva larghe sacche di miserabili, un miglioramento verso la fine del secolo con l’affermarsi di un singolare processo di industrializzazione che andava nel contempo ad intaccare l’antico organismo urbano, con poco rispetto del passato e delle testimonianze del suo eccezionale passato. Dal punto di vista meramente economico in ambedue i casi tuttavia il collante era rappresentato dalla forte continuità di settori quali il vetro e le conterie e i merletti, che avevano costituito il perno dello sviluppo manifatturiero cittadino e consentito la sua tenuta per tutta l’età moderna.

¹⁰ M. Reberschak, *L’industrializzazione di Venezia (1866-1918)*, cit., in particolare le tabelle n. 1-2-3.

¹¹ M. Favilla, “*Delendae Venetiae*”. *La città e le sue trasformazioni dal XIX al XX secolo*, Venezia 2002, p. 170.

In tutte queste analisi, economiche ma anche di carattere storico-urbanistiche¹² quello che rimane fortemente sfuggente è la portata dello sviluppo di Venezia quale centro turistico e il suo riverberarsi sull'economia cittadina. Ormai sappiamo che Venezia è un grande centro turistico già nel corso del settecento, molto prima del progetto di Volpi che fece della città un esclusivo polo di attrazione internazionale assegnando a Marghera il reale compito della "rivoluzione industriale". Della rilevanza di Venezia quale centro turistico tappa del cosiddetto Grand Tour, ci manca l'impatto reale sull'economia della città. Come sottolineato da R. C. Davis e G. R. Marvin, in termini comunque provocatori ma indicativi di un certo orientamento, già alla fine del secolo diciottesimo la città era sulla via di vivere fondamentalmente di turismo: forse la prima città postmoderna che non vendeva altro prodotto che se stessa e le sue multiple immagini a centinaia di migliaia di stranieri che la visitavano annualmente¹³. Questo sembra essere stato il risultato di una volontaria scelta espressa dai veneziani che durante l'ottocento, abbandonati da una serie di governi estranei alla stessa città, riuscirono a vendere il loro prodotto a quella nuova forma di turismo che si stava consolidando.

Vi erano veri e propri tours programmati, costruiti sulle modeste ma pervasive risorse di quel ceto medio che in Germania, in Francia e in Inghilterra si era ormai consolidato e che traeva vantaggio dai nuovi collegamenti ferroviari che attraversavano le Alpi e che inondavano la città di turisti. Studi di carattere antropologico e solo in parte storico cominciano ora a mettere a fuoco questo fenomeno :tuttavia quello che ancor manca è una qualsiasi riflessione sulla ricaduta in termini economici del crescente processo di touristizzazione, non solo sull'ampliarsi del terziario e degli addetti a tale settore come ad esempio costruzione di alberghi, di bagni, l'apertura di molteplici caffè e relativo numero crescente di loro dipendenti, ma in generale su tutta l'economia cittadina e su tutta la popolazione veneziana. Nel vendere una certa immagine di se stessa ai turisti che a ondate crescenti si riversavano sulla città- per visitarla , per partecipare alle grandi feste come il carnevale o l'Ascensione¹⁴, per fare la stagione dei bagni -, è da supporre che i veneziani vendessero tutta una serie di prodotti più o meno legati a quelle immagini e comunque funzionali al concetto di turismo e di vacanza: quindi tutta una serie di beni di lusso, dall'antiquariato alla moda, che si esprimevano in sintonia con la permanenza dei visitatori nella città più romantica del mondo e le loro esigenze di sociabilità e visibilità. Già a partire dal settecento, tutta una serie di pubblicazioni sorta di guide per forestieri cominciò a essere pubblicata: questi testi rivolti prima a un lettore colto, via via che l'aspetto relazionale prende il sopravvento diventano strumenti rapidi e sintetici per penetrare l'ormai diversificata

¹² *Ibidem.*

¹³ R. C. Davis- G.R. Marvin, *Venice. The Tourist Maze*, Berkeley e Los Angeles , 2004, pp. 1-7.

¹⁴ L. Levantis, *En observant Venise. La cité dans le regard des voyageurs*, in *La nature et les beaux arts dans les récits des voyageurs français à Venise au XVIIIe siècle (1702-1797)*, mémoire de DEA en histoire de l'art préparé sous la direction de Etienne Jollet, Université de Provence (Aix-Marseille I), 2003-4.

offerta turistica della città, che non si esprime più solo nelle antiche testimonianze , ma nella descrizione di alberghi caffè ristoranti, saloni da ballo, stabilimenti balneari prima in città poi al lido, ma anche luoghi dove acquistare tutto ciò che è funzionale a una vita sociale che punta alla visibilità nella convivialità. Tuttavia forse per il fatto che per lungo tempo il settore “turismo” rimase strutturato in modo da sfuggire alle rilevazioni ma anche per il fatto che altrettanto a lungo la classe politica operò una generale rimozione, ancora oggi il quadro economico di una realtà così radicata nella città sfugge prepotentemente ad ogni riflessione.

In questo senso lo studio delle guide commerciali che, a partire dal 1846, vengono pubblicate nella città possono offrire una spia non trascurabile di un fenomeno così massiccio e nello stesso tempo sfuggente. La ricerca si è concentrata sul settore della moda e lo sforzo è stato quello di individuare l’andamento di alcuni settori (in specifico quelli legati all’abbigliamento maschile e femminile e agli accessori ad esso connesso) , ma soprattutto di cogliere sul tessuto urbano l’impatto di negozi e botteghe di oggetti alla moda , cogliendone nel tempo lungo la trasformazione sia dal punto di vista merceologico sia nella localizzazione in determinate aree urbane. Quindi l’obiettivo non è stato la ricerca di elementi per giungere ad una maggiore comprensione del ceto dei negozianti quali esponenti di una “piccola borghesia”, secondo il modello di J. Morris¹⁵, quanto piuttosto quello di fare emergere nel quadro dell’ottocento veneziano ulteriori elementi a sostegno della vivacità dell’economia turistica e a coglierne il profondo legame con le medesime dinamiche urbane. In un certo senso cercare di penetrare a livello micro l’andamento di un settore peculiare al turismo, appunto quello della moda, per portare all’attenzione degli studiosi di Venezia, sia a livello economico sia a livello urbanistico, la necessità di guardare con più profondità alla dinamicità del settore turistico che andava a mediare tra una immobilità economica caratterizzata da involuzione, povertà, disoccupazione e degrado e le scelte innovatrici legate ad un progetto di industrializzazione che portava ad uno sconvolgimento dello stesso tessuto urbano. Del resto i progetti di intervento urbanistico che si susseguono nel corso del secolo è stato messo in luce come sovente rispondessero all’urgenza di valorizzare i monumenti e i siti storici di più grande richiamo¹⁶.

Una nuova fonte per la ricostruzione dell’economia veneziana: le guide commerciali

Nel 1846 presso Francesco Andreoli viene pubblicata la prima Guida commerciale di Venezia (compilatore, editore, proprietario Arrigo De Bocchi). La guida tenta di censire fabbricatori, negozianti e lavoratori impegnati in una così composita serie di attività da rispecchiare l’antica molteplicità e ricchezza professionale della società veneziana e ne individua

¹⁵ J. Morris, *The Political Economy of Shopkeeping in Milan 1886-1922*, Cambridge...

¹⁶ D. Calabi, *La città e le sue periferie le case, i ponti, le strade*, in Calabi (a cura di), *Dopo la Serenissima. Società, amministrazione e cultura nell’ottocento veneto*, Venezia 2001, pp. 471-511, in particolare p. 490.

la fabbrica o il negozio nel tessuto urbano. I settori individuati riflettono un approccio del tutto personale e impressionistico, alieno da qualsiasi razionalità statistica e strettamente legato al quadro degli antichi mestieri veneziani. E' per questo motivo che alcune attività individuate per l'anno 1846 non si riscontrano negli anni successivi, andando a confluire in settori più ampi e più razionalmente costruiti.

L'individuazione dei diversi luoghi di fabbrica e vendita avviene sulla base delle parrocchie, cui segue l'indicazione della calle, della fondamenta, della corte, del ponte eccetera. La molteplicità delle specializzazioni arriva a classificare i "negozianti scutterini di lane, pelli, cere e sete attualmente in Venezia" e la "venditrice di pezzette di levante per darsi il belletto "e ancora la" fabbricatrice di scalferotti". Nel 1847 si stampa un nuovo numero della Guida, mentre i rivolgimenti politici del 1848 interrompono la serie che riprende nel 1853 sulla base degli elenchi forniti dalla Camera di Commercio. A questo punto la serie diventa continua e i criteri di classificazione più omogenei, anche se i compilatori si alterneranno imprimendo alle loro guide elementi personali.

Accanto alla guida del 1846 si sono utilizzate quelle del '69 e dell'84, ambedue redatte da Vincenzo Mangiarotti "impiegato alla camera di commercio" ed edite la prima dalla reale Tipografia di Gio. Cecchini editore e la seconda dallo Stabilimento Tipo- Litografico dell'Emporio, sempre in Venezia. Nel giro di poco tempo le guide pubblicate annualmente prenderanno il nome di "Guida Commerciale Mangiarotti", anche se in realtà il compilatore può variare: la quarta guida qui analizzata pubblicata nel 1899 dallo stabilimento di Carlo Ferrari risulta avere come proprietario- compilatore Domenico de Marco. Al fine di rendere il suo lavoro più vicino alla talvolta movimentata vita commerciale della città, il compilatore si premura di inviare a tutti gli associati un bollettino in cui chiede di comunicargli le modificazioni che fossero avvenute durante il primo bimestre dell'anno oggetto di analisi, pregando tutti i titolari di ditte di aiutarlo trasmettendogli le indicazioni più opportune. Questa ultima guida inserisce anche la sigla "T" per indicare il telefono, anche se in realtà sono pochissime le ditte corredate da questa sigla. Nel progredire del tempo la molteplicità dei mestieri e delle botteghe si è contratta, nuovi esercizi quali quelli censiti nella voce "vestiti fatti" si fanno largo. I parrucchieri ormai non solo acconciano i capelli, come si leggeva nella guida del 1846¹⁷, ma ora soprattutto vendono profumi e altri ornamenti per capelli e sembrano essere in concorrenza con le modiste, il cui numero è andato crescendo.

E interessante notare che ancora la guida non contempla i grandi magazzini: così i fratelli Bocconi che nel loro magazzino nella parrocchia di S. Salvatore -sestiere di San Marco- in via Mazzini 5061 (calle larga Mazzini) vendono dai vestiti fatti ai vestiti da farsi su misura, dalla lingerie agli articoli in pelle come valigie e bauli, sono censiti più di una volta sotto le singole voci specifiche e l'idea innovatrice che sta dietro al primo esempio di grande distribuzione in Italia sembra sfuggire al compilatore forse tradendo nello stesso tempo un impatto marginale sulla società del

¹⁷ Per questo motivo non sono stati considerati come lavoratori legati al settore moda.

tempo¹⁸. A proposito del magazzino non si può non osservare come venga aperto nel cuore dell'area commerciale in una arteria probabilmente ampliata e rettificata in concomitanza con i progetti ottocenteschi di modernizzazione della città¹⁹: in tale senso è da supporre che la scelta da parte dei Bocconi sia caduta su un edificio riattato o del tutto nuovo che anche visivamente esplicitasse il contenuto di modernità insito nell'idea di grande magazzino destinato forse più che al ceto medio veneziano, di ben scarso spessore quantitativo, ai flussi di turisti che sempre più invadevano la città radicando nella vecchia città usi e consumi legati forse alle loro grandi città di provenienza.

Inoltre i negozianti di pizzi e merletti, di tessuti d'oro e d'argento, settori di lunga tradizione nella città, che nelle prime guide raggiungevano un numero significativo, nella guida del 1899 sembrano essere monopolizzati da grande ditte che avranno una lunga storia quali Jesurum, Luigi Bevilacqua e Lorenzo Rubelli. Così come con il diffondersi probabilmente della cultura delle terapie balneari si amplia il numero dei negozianti di maglierie, e tra queste le maglierie igieniche, in particolare la ditta Herion.

Nell'elenco realizzato dalla camera di commercio di Firenze nel 1865 le principali novità costituite dalle voci *manifatture, mode, mercerie e modiste e sarte* attestavano la crescente importanza assunta dalle donne nell'economia dell'abbigliamento: secondo Valeria Pinchera il riconoscimento della crescente affermazione del ruolo femminile nel settore dell'abbigliamento era soprattutto confermato dalla nuova figura della modista²⁰. Se nel settecento e parte dell'ottocento si definivano con questo termine coloro che creavano e confezionavano cappelli per donne e le realizzatrici di manufatti per la decorazione di abiti e accessori, la professionalità della modista sembra evolvere nel proseguo del tempo verso una figura complementare a quella della sarta. Non è facile però fare in questo senso un paragone con la realtà veneziana: la produzione di nastri frange e altri accessori come potevano essere pizzi e merletti costituivano un settore specializzato, nel quale si esprimeva la lunga tradizione veneziana per la conspicuous consumption che aveva nell'età veneziana sempre visto impegnate le donne e non solo gli uomini. La voce "modiste" acquisisce una sua consistenza in particolare nella Guida del 1884, anche se in essa vediamo censiti uomini e donne. Solo nell'ultima Guida appare la voce *Sartorie da donne* dove in effetti, a parte i Fratelli Bocconi, le imprese censite (17) sono quasi tutte femminili.

D'altra parte, pur in un generale movimento verso una minore molteplicità di professioni man mano che ci si allontana dalla prima metà del secolo, tutto il settore moda sembra rimanere nel caso veneziano strettamente legato all'esercizio, mutatis mutandis, delle antiche capacità professionali che di

¹⁸ Sui magazzini Bocconi cfr. F. Amatori, *Proprietà e direzione. La Rinascente 1917-1969*, Milano 1989. Sulla vita del magazzino a Venezia le Guide sembrano essere l'unica testimonianza.

¹⁹ Sulle realizzazioni e sui progetti urbanistici nella Venezia italiana cfr. G. Romanelli, *Venezia ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX*, Roma 1977, pp. 363-475.

²⁰ V. Pinchera, *Firenze e la nascita della moda italiana: dai drappi alla sala Bianca*, in questo volume.

fronte all'immiserirsi di una domanda proveniente dal ceto patrizio si alimentano ora di una domanda, per alcuni versi analoga, proveniente, più che da un ceto medio che stentava a profilarsi, probabilmente da quanti come turisti soggiornavano in città partecipando alle sue feste e ai nuovi riti mondani, oltre che, come è ovvio da una domanda estera. Va anche sottolineato che negli istituti di beneficenza veneziani ancora nel primo Novecento, a differenza di quanto avveniva a Milano, alle fanciulle veniva insegnato in larga misura soprattutto il lavoro di cucito e ricamo, e questo certo in una visione tradizionale della donna, moglie e madre, ma probabilmente anche in sintonia con la diffusione di attività sartoriali²¹.

Turismo e moda

La proiezione sullo spazio urbano delle attività professionali legate alla moda censite nelle quattro Guide del 1846, 1869, 1884, 1899 fa ipotizzare così uno stretto legame tra l'espansione della città turistica e il radicarsi (e espandersi) di determinati "negozi" nelle parrocchie più investite dal movimento turistico e dalla realizzazione di strutture ad esso riferibili²². Se ovviamente S. Marco e Rialto rimangono il cuore del sistema non si può non notare come l'arrivo a santa Lucia del terminal della ferrovia ferdinandea Milano-Venezia costruita tra il 1836 e il 1857²³ favorisca progressivamente il concentrarsi nelle parrocchie ad essa prossime di molte di quelle attività che abbiamo individuato come legate alla moda. Così, ma è ipotesi da verificare, anche alcune aree prossime al mare, dove andarono concentrandosi gli hotels e gli istituti balneari, sembrano avere attirato come calamite l'apertura di negozi e luoghi di vendita di oggetti legati all'abbigliamento più alla moda. D'altra parte anche le ipotesi di sviluppo degli insediamenti di alberghi e hotels, se ancora alla fine del settecento vedono la loro distribuzione tra San Marco Rialto e le parrocchie più prossime al di là del Canal Grande, già nel 1847 li individuano particolarmente concentrati tra la basilica e Rialto, mentre negli anni settanta è visibile lo spostamento verso l'area di San Marco e la riva degli Schiavoni²⁴.

La dilatazione del centro (che arriva nel corso dell'ottocento a comprendere San Luca, campo Manin, Santo Stefano, l'Accademia) e la sua sostituzione alla secolare struttura binaria e simmetrica rispetto al Canal Grande, dei due

²¹ P. Lanaro, *Le officine dei luoghi pii*, in G. Fontana (a cura di), *istituzioni formative e agenti di sviluppo*, Milano 2006.

²² Le Guide indicano in linea generale le parrocchie in cui si trovavano gli esercizi censiti. Di fronte al numero variabile di parrocchie nel periodo qui considerato l'attribuzione alle parrocchie è stata uniformata- con qualche aggiustamento- sulla base delle indicazioni offerte per i singoli sestieri, le relative parrocchie e al loro interno le singoli calli, corti, campi, strade fondamenta etcetera dalla Guida commerciale del 1889 (xxxiv-xliii) .

²³ A. Bernardello, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della imperial regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta (1835-1852)*, Venezia 1996; M. Ettorelli, *I progetti per la marittima e il porto insulare*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia 2002, pp. 22-31.

²⁴ A. Zannini, *La costruzione della città turistica*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Roma 2002, pp. 1123-1149.

poli organizzativi di San Marco e Rialto²⁵ non può che riflettersi su una parallela espansione degli spazi commerciali, al cui interno, comunque, gli spazi adibiti alla produzione e alla vendita di capi di abbigliamento e oggetti alla moda sembrano più connotarsi alla luce di uno stretto legame con le grandi arterie commerciali, gli insediamenti alberghi e in generale le strutture turistiche.

Tra la povertà e la miseria di fasce di popolazione oppresse da disoccupazione e emigrazione (verso la terraferma) e le dinamiche di un anomalo timido processo di industrializzazione con la creazione del Cantiere navale e la officina meccanica nell'isola di Sant'Elena, con il Cotonificio veneziano, con lo Stabilimento di macinazione grani a cilindri di Giovanni Stucky aperto alla Giudecca, con poche altre fabbriche quali la Herion (filiale della Gebruder Junghans) aperta sempre alla Giudecca e o lo Stabilimento meccanico Layet (situato a Castello) e dal punto di vista urbanistico con il delinarsi dei nuovi poli produttivi di Santa Marta e della Giudecca²⁶ rimane ancora da definire il peso sulla città della vocazione turistica – nuova ma di antica origine – che proprio nelle parrocchie centrali, nell'area circostante la stazione e in alcune parrocchie prospicienti il mare, rivitalizza l'economia della città favorendo non solo l'edificazione di alberghi, hotels, istituti balneari, ristoranti e caffè, ma tutto un indotto legato ad attività e luoghi di vendita di oggetti per abbigliamento alla moda, ma si può facilmente supporre anche oggetti alla moda di altro genere come antiquari, fotografi eccetera.

Probabilmente la città turistica era fortemente visibile ai contemporanei, forse più visibile che agli storici di oggi. Thomas Mann in *La morte a Venezia* con riferimento al colera che prolifica nella città nel silenzio delle autorità ne coglie il motivo di fondo proprio nell'impatto sulle attività turistiche e il loro indotto:

“Ma il timore di danni generali, il riguardo per l'esposizione di pittura testé inauguratasi ai Giardini Pubblici, la preoccupazione delle ingenti perdite che in caso di panico di quarantena minacciavano gli alberghi, i negozi, l'intera e molteplice attività connessa al turismo: tutto ciò aveva finito col sopraffare l'amore della verità e il rispetto delle convenzioni internazionali, e aveva irrigidito le autorità nella loro politica di silenzio e di delegazione”²⁷.

²⁵ D. Calabi, *La città e le sue periferie. Le case, i ponti, le strade*, cit., p. 471.

²⁶ G. Zucconi, *Una metropoli incompiuta*, in Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, cit., pp. 11-15.

²⁷ Th. Mann, *La morte a Venezia. Tristano. Tonio Kroger*, Oscar Mondadori, 1988, pp. 70-71.

Elenco delle tabelle e delle mappe allegate

1. 1846: distribuzione per parrocchie delle attività legate al settore moda
2. 1869: distribuzione per parrocchie delle attività legate al settore moda
3. 1844: distribuzione per parrocchie delle attività legate al settore moda
4. 1899: distribuzione per parrocchie delle attività legate al settore moda
5. Accorpamento delle attività per parrocchie
6. Accorpamento delle attività per sestiere
7. Suddivisione delle attività per anno di rilevazione
8. 1846: densità delle “botteghe” all’interno delle singole parrocchie cittadine
9. 1869: densità delle “botteghe” all’interno delle singole parrocchie cittadine
10. 1884: densità delle “botteghe” all’interno delle singole parrocchie cittadine
11. 1899: densità delle “botteghe” all’interno delle singole parrocchie cittadine
12. Localizzazione di alberghi e hotels negli anni 1785-1847-1870.